

# Le Comité Maritime International

60 années d'histoire de l'unification du droit maritime

par M<sup>e</sup> Carlo VAN DEN BOSCH

---

ON a beaucoup dit de la mer qu'elle était poissonneuse et salée. C'est une calomnie. La mer n'est pas un élément, c'est un des plus puissants délires de la terre. Suave, elle se pare de nuées lointaines et irréelles; menaçante, elle se dramatise, se creuse et se fracasse. A ceux qui lui sont le plus attachés, elle offre Venus et Adonis quand ce n'est pas sa pernicieuse et mortelle baleine blanche. C'est elle qui, renouvelant sans répit ses vues, ses desseins et ses buts, apparaît comme la grande pourvoyeuse de l'imagination » (1).

Ce cri du poète traduit bien la fascination que la mer a exercée de tous temps sur l'homme.

L'angoisse, la soif d'aventure et de domination, le perpétuel défi lancé aux forces naturelles devaient pousser l'homme à se mesurer avec cette adversaire, dont les contours s'évanouissent à mesure qu'il croit les saisir.

Capricieuse, elle supporte que l'homme passe, elle souffre même certains asservissements, mais jamais, de mémoire d'homme, elle ne s'est donnée toute entière et jamais ne se donnera.

Ce qui explique, serait-on tenté de dire, que l'homme s'y est toujours engagé avec une sorte de crainte et de convoitise mêlées de respect; que sa fièvre de puissance n'y a connu que de brèves satisfactions; que d'instinct, il aborde la mer comme une zone d'exception.

---

(1) Julien Alvard.

Est-il surprenant, dès lors, qu'à des rapports d'une nature si particulière corresponde un droit particulier, fait de licence plus ou moins ordonnée, mouvant et agité — *baroque* pourrait-on dire — comme l'image même de la mer ?

Vraiment, la réalité que nous tentons de cerner, est bien complexe; de même, le droit qui en est issu. Et quels conflits n'a-t-il pas engendrés!

Sur le plan de la philosophie, de l'économie et du droit, la mer historiquement asservie de Selden s'oppose à la mer naturellement libre de Grotius. On connaît la célèbre querelle du début du XVI<sup>e</sup> siècle.

Aux yeux de Grotius, toute chose, rebelle à une occupation exclusive ou qui n'a pas été occupée à titre exclusif, n'est pas susceptible de devenir un objet de domination, parce que tout *dominium* dérive de l'occupation; en second lieu, lorsque la nature a créé une chose inépuisable, — telle que l'usage qui en est fait par quelqu'un, laisse aux autres la faculté d'en user sans restriction, il n'est pas au pouvoir de l'homme d'y rien changer.

Cette proclamation a-t-elle vraiment la valeur d'un axiome ?

Grotius en excepte les mers intérieures, les baies et les détroits, et « tout ce qui peut être vu du rivage ». La nature physique de la mer serait-elle donc différente en ces lieux de celle de la haute mer ?

L'axiome de l'usage inépuisable serait-il vrai pour les larges espaces, mais faux pour les espaces resserrés et les bandes côtières ?

Par contre, les considérations historiques de Selden sont-elles plus convaincantes ? Pontanus les a combattues avec verve et pertinence : « L'histoire ne permet pas de démontrer que les rois d'Angleterre aient » jamais exercé sur les mers, le droit de domaine qu'on veut leur » reconnaître, ni qu'ils aient invariablement émis des prétentions de » cette nature. Bien au contraire, la Reine Elisabeth, à un moment où » les intérêts de l'Angleterre concordaient avec la liberté des mers, n'a » pas hésité à proclamer celle-ci, en riposte aux privilèges accordés par » les Papes — « les évêques de Rome » — disait-elle avec une pointe » d'insolence — aux Espagnols et aux Portugais. » D'autre part, retournant la faiblesse de l'argument de Grotius contre Selden, il fit observer que celui-ci assigne à la haute mer une nature qui caractérise proprement les eaux côtières ! Et pour conclure il s'écriait : « C'est un mélange de mauvaise histoire et de mauvais droit ! ».

Cette joute mémorable donne à réfléchir. En fait, elle s'est prolongée à travers l'histoire jusqu'à nos jours, avec des fortunes diverses.

Goblot, dans son traité de logique cité par Gidel, paraît avoir saisi et résumé le fond du débat :

« Ce que nous appelons le principe de la liberté de la haute mer » est, comme beaucoup d'autres principes juridiques, une de ces » hypothèses que nous n'avons pas de *raisons* de tenir pour vraies, » mais que nous avons des *motifs* de prendre pour règles. »

Il faut rendre hommage à Grotius d'avoir pressenti ces motifs, tout en les habillant comme s'ils étaient des raisons : « Chaque nation, » dit-il, doit avoir libre voie de communication avec toute autre nation » et libre commerce avec elle. »

De même, Ortolan : « L'impossibilité de la propriété des mers » résulte de la nature physique de cet élément... *qui sert essentiellement* » *aux communications des hommes* ».

Ce sont les exigences du commerce international; c'est, en somme, une considération purement économique, qui oblige à tenir pour vraie et à élever au rang de principe, l'hypothèse de la liberté de la haute mer. Et j'approuve la conclusion de Gidel lorsqu'il écrit « que l'hypothèse de la liberté de la haute mer est en relation nécessaire avec cette autre hypothèse admise, de tout temps, par le droit » international : que les Etats doivent pouvoir communiquer librement » les uns avec les autres dans la mesure où cette liberté des communications est compatible avec leur indépendance ».

Ce qui pourrait paraître un paradoxe, ne l'est pas : l'idée de la liberté des mers, vue sous les aspects de son utilisation, se justifie par l'impossibilité de démontrer, d'une manière absolue, que la mer est susceptible d'appropriation exclusive ou qu'elle ne l'est pas.

Constatons simplement que l'idée de la liberté des mers est appelée à s'imposer, lentement et au prix de grands et incessants efforts, sous la poussée des besoins des hommes, parce qu'elle est utile à tous les habitants de la terre.



« L'absence de souveraineté territoriale n'est pas synonyme de carence du droit international », écrit Raestad.

Ainsi cette liberté, sous peine de dégénérer en anarchie, a besoin d'être organisée, mais seulement dans la mesure où cette organisation s'avère profitable à tous les hommes. Les nations maritimes s'y sont attachées à des degrés divers et avec des fortunes variables.

Un premier moyen destiné à assurer un certain ordre dans le milieu maritime, soustrait à toute souveraineté, est l'application du principe que les navires demeurent soumis à la souveraineté des Etats dont ils battent le pavillon. C'est ce qui les a fait considérer comme

des parcelles flottantes du territoire national. Image, à la rigueur admissible, tant qu'elle ne dépasse pas l'entité que constitue le navire. Mais dès que plusieurs de ces souverainetés s'affrontent, il naît un conflit de lois et le problème rebondit.

L'utilisation commune des mers nécessite, pour certaines matières, un degré d'organisation plus élevé.

Les trois méthodes pour y parvenir ont été éprouvées en gradation ascendante :

- 1°) la réglementation des conflits de lois;
- 2°) l'établissement d'une loi uniforme, grâce au consentement des nations : ce sont les traités internationaux;
- 3°) la mise en concordance des lois internes, suprême manifestation de l'uniformité du droit.

Les deux dernières méthodes, menant au stade supérieur de l'unification, conviennent plus particulièrement au milieu maritime, eu égard aux multiples constantes qui, à travers l'histoire et les espaces marins, ont marqué les us et coutumes de la mer.

Ce sont elles qui, depuis trois quarts de siècle, ont été adoptées avec succès par ceux qui ont œuvré pour l'avènement d'un droit maritime unifié.

\*  
\*\*

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, deux grands courants s'affrontaient; contradictoires par leurs méthodes, ils contribuaient tous deux à créer un droit uniforme de la mer. Le premier s'inspirait de tendances à la fois nationalistes et impérialistes, et s'incarnait dans les grandes ordonnances, dont celle de Colbert promulguée en 1681, sous le règne de Louis XIV, demeurait le modèle incontesté; le second était issu des écrits des jurisconsultes et de la jurisprudence des Tribunaux maritimes, dont les Juges étaient généralement des commerçants; il puisait ses sources dans le droit romain et dans les grandes coutumes maritimes, et visait à créer au-dessus des lois particularistes, une sorte de droit maritime international, un « jus nauticum ».

De cette sorte de magma, naquit un mouvement résolument internationaliste, sous la poussée de facteurs non seulement moraux et politiques, mais aussi économiques et techniques.

Cette nouvelle prise de conscience était évidemment due au bouleversement produit par la machine à vapeur, au développement de la marine marchande, à l'importance et à la complexité croissante des intérêts engagés dans les transports par mer, à l'aggravation des risques

de la navigation par l'augmentation du nombre et de la vitesse des navires, mais aussi à un facteur très particulier : le développement industriel et économique des Etats-Unis, en voie de constituer le pendant de la vieille Europe, de l'autre côté de l'Atlantique, et conférant à cet océan une place primordiale dans le réseau des communications d'outre-mer.

Un des premiers à avoir saisi cette transformation et en avoir dégagé les implications juridiques est l'Italien Mancini. Dans le cours qu'il professait à l'Université de Turin, il enseignait « que la mer avec ses vents, ses tempêtes, ses dangers, ne change pas; qu'elle appelle une uniformité nécessaire des régimes juridiques ».

En 1863, un autre auteur illustre, de Courcy, publiait sa « Réforme Internationale du Droit Maritime » et insistait sur l'identité foncière du droit maritime dans tous les pays.

La même année, sur la proposition de Mancini, la Chambre italienne émit le vœu de réduire la diversité des lois nationales, grâce à des traités internationaux. Ce vœu fut repris, dix ans plus tard, par le Parlement hollandais (2).

Emboîtant le mouvement amorcé par les juristes et par certains Parlements, les praticiens reconnurent la nécessité de sacrifier certains avantages particuliers en faveur d'un régime uniforme assurant la stabilité et la sécurité de leurs affaires.

En l'espace de quelque 25 ans, on vit s'éclorre plusieurs Associations.

En 1857, se fondait à Londres la « National Association for Social Science », qui adopta, en 1864, les premières règles destinées à régir l'avarie commune.

En 1873, apparut l'« Association for the Reform and Codification of the Law of Nations » — celle-là même qui, 22 ans plus tard, prit le nom devenu fameux et sous lequel elle poursuit sa carrière de nos jours, de « International Law Association », auteur d'innombrables projets touchant les domaines variés du droit maritime, mais dont le titre de gloire demeurera la mise au point d'un code universel de l'avarie commune, connu sous le nom de « Règles d'York et d'Anvers ».

En même temps, naquit à Gand l'« Institut de Droit International », promoteur des Conventions Internationales de La Haye.

A l'initiative du Gouvernement belge et de son ministre Beernaert, des congrès furent organisés, à Anvers en 1885, et à Bruxelles en 1888.

---

(2) SOHR : *Le droit maritime et son unification internationale.*

Dans ce vaste mouvement novateur, notre pays déjà prenait figure de pilote.

Cependant, cet élan généreux n'aboutit à aucun résultat concret. On écrit, on se réunit, on discute, toute le monde est animé du même désir et soutenu par une même foi, mais on ne parvient pas à transposer dans un texte précis, ni à imposer à l'ensemble des intéressés, les idées que l'on remue. En réalité, on veut trop embrasser, on ne veut rien moins qu'édifier un code maritime complet, à l'usage du monde entier, alors qu'on ne parvient pas à s'entendre sur les méthodes et les techniques.

Certains se rendent compte que, pour réussir, il faut se limiter. Cette constatation amène le premier résultat concret : c'est celui de Washington, en 1889, qui institue le premier traité international sur les règles de route et les signaux en mer.

Le second se situe sur le plan du droit interne, il est vrai, mais son retentissement fut tel que, finalement, le droit universel s'en trouva modifié dans un domaine précis : celui des connaissements. Fait curieux : c'est aux Etats-Unis d'Amérique, puissance non encore maritime, que l'événement se produisit. En effet, en 1893, le Congrès vota une loi fixant les conditions du transport de marchandises par mer; cette loi reçut le nom de « Harter Act », préfiguration des Règles de La Haye et de la Convention Internationale en matière de Connaissements conclue à Bruxelles en 1924.

Elle mérite qu'on s'y arrête un instant. Comme beaucoup de choses importantes, elle est née d'un accident.

L'accident, en l'occurrence, fut provoqué par la mauvaise humeur d'un juge. A cette époque, les Etats-Unis ne possédaient guère de flotte marchande et étaient tributaires des navires étrangers, principalement anglais, pour tout leur commerce d'outre-mer. Or, l'usage s'était établi d'insérer dans les connaissements une foule de clauses exonérant les transporteurs de toute responsabilité. Par l'effet de ces clauses, de plus en plus abondantes et variées, le connaissement, titre représentatif de la marchandise, était, en fait, vidé de sa substance et dépourvu de toute valeur. La jurisprudence américaine considérait ces clauses comme valables, malgré le déséquilibre et l'iniquité qu'elles produisaient. Un juge obscur y fut sensible et eut le courage de rompre avec la jurisprudence reçue : il déclara que les clauses étaient nulles comme contraires à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Sa décision fut approuvée par la Haute Cour. Imaginez l'effet produit par cette volte-face : jubilation du côté des marchands américains; indignation et émotion dans les

milieux maritimes britanniques. Tout le trafic maritime de l'Océan Atlantique en fut bouleversé. Le Congrès dût intervenir et s'arrêta, avec une grande sagesse, à une solution d'apaisement et de compromis : le Harter Act maintint la nullité de certaines clauses, mais admit la validité d'autres, avec interdiction d'en étendre la portée. L'Angleterre dût s'incliner devant les exigences d'un si bon client et c'est ainsi que les Etats-Unis jetèrent les bases d'une législation maritime internationale, en donnant l'exemple de l'esprit dans lequel les problèmes de cet ordre doivent être abordés : un esprit de réalisme, de justice et de conciliation.

\*  
\*\*

En ces temps, vit et travaille à Anvers un tout jeune avocat. Son nom est Louis Franck. Il est passionné des choses de la mer. Son origine anversoise l'y prédispose. Anvers, à cette époque, depuis peu libérée des entraves qui barraient l'accès de l'Escaut, prend conscience de sa destinée de port mondial. Des dizaines de navires attendent en rade leur tour d'accoster. Les quais, les entrepôts grouillent de monde, regorgent de marchandises. Des bassins sont creusés, des écluses construites. Le cité vient de donner son nom au statut révisé de l'avarie commune, aux « Règles d'York et d'Anvers 1890 ». Quel est donc l'Anversois qui pourrait rester sourd à l'appel de la mer ? Louis Franck a étudié les comptes rendus des Congrès. Il a suivi passionnément la naissance du Harter Act. Il s'émeut de la diversité néfaste des législations maritimes et propose leur unification en matière d'abordage dans une série de conférences, qui, du haut de la tribune du Jeune Barreau, attirent sur lui l'attention des milieux maritimes. Il aperçoit et dénonce les erreurs et les lacunes des travaux accomplis jusqu'ores. Doué d'imagination et de réalisme, il conçoit un plan pratique basé sur la réunion de tous les intérêts privés engagés dans l'industrie et le commerce maritimes, et sur la consécration finale de leurs efforts par des traités internationaux. Il gagne à son plan le Ministre belge Beer-naert, l'organisateur des Congrès de 1885 et 1888. L'assureur Charles Le Jeune lui apporte le concours des milieux d'affaires. A trois, ils fondent, en 1896, l'Association Belge de Droit Maritime, prélude à l'établissement du Comité Maritime International, dont l'activité débute l'année suivante.

Remarquez que les trois fondateurs incarnent et préfigurent les trois grands groupes qui composent, aujourd'hui encore, le Comité et la Conférence Diplomatique qui en est le prolongement :

l'homme politique,  
l'homme d'affaires,  
le juriste.

Il convient de rappeler que la première apparition de Louis Franck sur la scène du droit maritime, se produisit au Congrès de l'International Law Association de 1895, au cours duquel il présenta son fameux rapport sur la nécessité d'éliminer les conflits de loi en matière d'abordage par l'adoption d'une loi unique, et que c'est avec la pleine approbation de l'International Law Association qu'il entama sa campagne en vue de créer un organisme distinct, spécialisé dans les questions de droit maritime.

En effet, dans le procès-verbal d'une réunion tenue le 29 avril 1896, le Conseil Exécutif de la dite Association « exprime l'espoir que M<sup>e</sup> Franck et ses amis constitueront sur le Continent un Comité qui réalisera l'unification du droit maritime; le Conseil sera toujours prêt à fournir à ce Comité tout le concours qu'il lui sera possible de prêter.

Les amis visés dans cette résolution, que Louis Franck avait réussi à grouper autour de lui en quelques mois, étaient de dimensions. Jugez-en :

Asser et Rahusen aux Pays-Bas;

Autran, Clunet, Desjardins, Lyon-Caen en France;

de Martens à St. Petersbourg;

Sieveking à Hambourg;

Westlake, Mac Arthur, Douglas Owen, Sir Norman Hill et Leslie Scott en Angleterre;

enfin, en Belgique, des noms familiers, outre Beernaert et Le Jeune : Edmond Picard, Vrancken, Spée.

Franck définit ainsi le but du Comité : « donner à la mer, lien » naturel entre les peuples, le bénéfice d'un droit uniforme, rationnel, » délibéré, équitable dans son inspiration, pratique dans son texte ».

En cela, le nouvel organisme ne se distingue pas nettement d'autres institutions qui poursuivent des buts analogues. Il ne s'en différencie que par le fait que son activité est exclusivement axée sur tout ce qui touche à la mer.

Son originalité réside dans sa structure et dans ses méthodes de travail, l'une et les autres répondant à un souci d'efficacité.

Voyons d'abord sa structure : à la base, des associations nationales de droit maritime; elles sont actuellement au nombre de 24, totalisant ainsi presque toutes les nations maritimes : Allemagne, Argentine, Bel-

gique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Turquie, Uruguay, Yougoslavie. Diverses autres demandes d'affiliation sont annoncées et des contacts ont été établis avec l'U.R.S.S.

Le caractère original de ces Associations réside en ce qu'ils groupent, dans chaque pays, des hommes de métier, c'est-à-dire ceux-là même qui subissent dans leurs intérêts, dans leurs soucis quotidiens, les conséquences des bonnes ou des mauvaises lois.

« Nous avons considéré, disait Louis Franck, que, dans notre » œuvre, l'armateur, le négociant, l'assureur, le dispatcheur, le banquier, en un mot l'intéressé direct, devait avoir un rôle prépondérant ». « It is only the wearer who knows where the shoe pinches », commentait avec humour un des mentors du Comité, Sir Leslie Scott.

Et les juristes, direz-vous ? Louis Franck, que l'on a considéré, à juste titre, comme l'un des plus grands avocats de son temps, de répondre : « La tâche du jurisconsulte est de discerner ce qui, dans » cette communauté maritime, est la pensée générale, ce qui, parmi » ces intérêts divergents, est commun; de discerner quelle est, entre les » diverses solutions, la meilleure; d'apporter sa science et son expérience; mais, en dernière analyse, le jurisconsulte doit tenir la plume » et c'est l'homme de la pratique qui doit dicter la solution ! ». Oh, ce n'est pas l'humilité qui lui a dicté cette réponse; c'est la clairvoyance. Nous touchons ici à l'idée maîtresse du C.M.I. et à la source même de ses succès.

Périodiquement, à peu près tous les deux ans, ces Associations se réunissent en Conférence Internationale. Depuis la création du C.M.I., il y en a eu 24. Ce sont, en réalité, des assemblées générales, où chaque Association est représentée par 14 délégués et dispose d'une voix. Notez que seuls ces délégués y ont droit de parole, ce qui évite les interventions-surprises, les palabres et les digressions; du moins est-ce un frein aux expansions oiseuses et aux résolutions plus ou moins exaltantes votées dans l'euphorie de fin d'assemblée.

Les contacts entre les Associations, l'organisation des Conférences, l'établissement de l'ordre du jour sont assurés par un organe central nommé « Bureau Permanent », qui comprend un Comité de Gestion (chargé des affaires courantes et de la coordination) et un conseiller par Association. L'ensemble de ces rouages constitue le Comité Maritime International. Conformément au vœu des nations maritimes, le

siège du Bureau Permanent est et demeure à Anvers. Son président est le président du Comité. Il est Belge. Il est nommé à vie : ainsi, depuis 61 ans, le Comité n'a compté que quatre présidents. Les pays démocratiques ne perdraient rien à s'inspirer de cet exemple pour constituer leurs gouvernements !

Mais comment fonctionnent les rouages de cette vaste machine ?

L'organe moteur est le Bureau Permanent. C'est lui qui, par le truchement des Associations nationales, sonde l'opinion dans chacun des pays à l'effet d'en dégager les tendances susceptibles de se prêter à une codification internationale. C'est toujours l'application de la même idée maîtresse : faire des lois qui répondent à des besoins réels; éviter des constructions abstraites qui n'intéressent que les théoriciens.

Lorsqu'un sujet se dégage de cette vaste enquête, il est mis à l'étude. Des questionnaires sont adressés aux Associations. Celles-ci répondent par des rapports écrits, dans lesquels elles rendent compte des lois et usages de leur propre pays, en proposant les solutions qui leur paraissent aptes à réaliser l'uniformité souhaitée. Le Bureau Permanent fait circuler ces rapports et provoque ainsi des échanges continus entre les Associations. La progression exige parfois de longues années. « En matière internationale, où tant de conceptions et d'intérêts » séparent les bonnes volontés, le temps se venge de tout ce qui se fait » sans lui », a dit Louis Franck. Lorsque le Bureau juge que l'étude du sujet est suffisamment avancée, il l'inscrit à l'ordre du jour d'une Conférence Internationale. Celle-ci s'attache à réduire les divergences qui pourraient subsister et à faire voter un texte qui n'est pas encore un traité, mais auquel s'attache déjà une autorité particulière : en effet, c'est, si vous voulez, un projet auquel la majorité, l'unanimité souvent, des intéressés du monde entier ont donné leur adhésion.

Jusque là, les travaux se poursuivent sur le plan des intérêts privés. Il s'agit maintenant de donner force obligatoire aux projets. C'est à ce moment que s'ouvre la seconde phase, conçue par l'esprit clairvoyant de Louis Franck : la phase diplomatique. Par une sorte de gentlemen's agreement non écrit, grâce à la courtoisie des Etats, il est entendu que le Bureau Permanent remette les projets ainsi élaborés au Gouvernement belge et que celui-ci se charge d'inviter les Etats à envoyer leurs représentants diplomatiques à Bruxelles pour y délibérer des projets du C.M.I. et leur conférer le statut de traités ayant force obligatoire. Enfin, par l'effet de l'expérience et sous la poussée des nécessités, ces traités finissent par s'imposer au point de provoquer la mise en concordance des lois internes. De la sorte, le but suprême est atteint.

Je ne puis assez exalter le climat de ces réunions, fait du désir de s'entendre, de réaliser ensemble de grandes choses, pétri d'un sentiment de sincère amitié et d'estime mutuelle que des luttes communes et souvent serrées ont forgées entre les membres. Pourtant, ne croyez pas que la conduite de telles assemblées soit chose aisée. J'ai connu des situations critiques, où le sort même du Comité était mis en question. J'ai vu donner de grands coups de barre pour redresser le cap sur sa vraie course. J'ai assisté à des manœuvres subtiles propres à éviter tel récif, à réduire tel point de résistance, à circonvenir telle opposition apparemment irréductible. Bref, j'ai assisté à mainte partie diplomatique d'envergure.

C'est vous dire que le rôle du président y est déterminant et que les personnalités qui l'ont joué et le jouent avec tant d'éclat, méritent notre admiration et notre reconnaissance : Beernaert, Le Jeune, Franck, Lilar. Autant de noms, autant de caractères, autant de réalisateurs lucides et opiniâtres. Ils ont bien mérité de notre Pays, du Droit et de la Civilisation. Et n'oublions pas le cher et vénéré Sir Leslie, le grand Lord Justice Scott, qui assumait un interrègne comme président intérimaire et devint le seul président d'honneur que le Comité ait jamais eu. Sa silhouette racée, son esprit pénétrant et délié, ses interventions écoutées dans un silence respectueux, continueront d'impregner le climat et l'œuvre du Comité Maritime International.

C'est lui qui, à l'un de ces moments de tension que j'évoquais tout à l'heure, proclamait la primauté du fait sur le droit, de la pratique sur la théorie, avec une telle vigueur — usant de la canne qui ne le quittait plus vers la fin de sa vie, comme d'une crosse — qu'un avocat distingué, prenant la parole après lui, s'excusa d'intervenir alors qu'il n'était que juriste...

Et que dire de son ami de toujours, le fondateur, l'animateur Louis Franck. Parcourez les dix-neuf volumes publiés de son vivant par le Comité; à chaque ligne vous sentirez sa présence, vous serez sous le charme de sa voix chaude et enveloppante, vous serez séduit par son esprit, ébloui par son adresse, et vous sentirez votre cœur battre à l'unisson du sien, qui était grand et généreux.

Le président actuel, le Ministre Albert Lilar, qui, il y a quelque dix ans, a pris le gouvernail de cet immense vaisseau, imprime le sceau de sa personnalité sur les hommes et sur les travaux du Comité. Ses méthodes de gouvernement, il les transpose avec un rare bonheur dans le domaine qui nous occupe. Tour à tour, ferme et subtil, charmeur et caustique, patient et décidé, mais sans jamais se départir d'un humour

suprême, il mène les gens et les choses très exactement à leur point de destination. A l'issue de la dernière Conférence Diplomatique, en octobre 1957, qu'il présida avec éclat et succès, un délégué lui rendait hommage en ces termes : « We would like to thank him for his unfailing patience » and courtesy, ... his penetrating presentation of the particulier problem at any time before us, and his unerring skill in keeping the matter in hand for those of us who come to his rostrum, without even the most discursive speaker realising that he is being gently diverted to the point ».

Le climat des Conférences Diplomatiques de Droit Maritime, aboutissement des efforts du Comité Maritime International, est assez différent de celui des Conférences du Comité. Elles réunissent, non plus des représentants d'intérêt privés, mais des délégués de Gouvernement, des plénipotentiaires. C'est là que les projets du Comité subissent leur dernière épreuve avant d'obtenir la consécration sous forme de traités.

Depuis 1905, la Conférence Diplomatique a tenu dix sessions, toutes, comme je le disais, à Bruxelles, et à l'invitation du Gouvernement belge.

Frappés par cette continuité, certains ont pu dire que la Conférence Diplomatique de Droit Maritime s'est imposée comme entité juridique, comme une institution de droit international. Et ces jours-ci, une proposition formelle a été avancée, tendant à attribuer à la Conférence un statut juridique de droit international à l'instar de celui de l'« Institut de Droit International » de La Haye. Nour pays, qui a l'honneur d'en être le siège, se doit d'être attentif à ce vœu partagé par plusieurs Etats étrangers.

Un certain nombre de plénipotentiaires délégués aux sessions de la Conférence Diplomatique, sont en même temps des membres éminents du Comité, et ont, à ce titre, participé aux discussions préparatoires. Ainsi se trouvent assurées la continuité et la cohésion des travaux. Du moins jusqu'à un certain degré. Car toutes les délégations n'ont pas cette bonne fortune : le Gouvernement belge, en effet, invite tous les Etats avec lesquels il entretient des relations diplomatiques, dont certains ne possèdent pas d'association maritime affiliée au C.M.I.; d'autre part, les délégués membres du C.M.I. se trouvent fréquemment flanqués, à l'intérieur de la délégation dont ils font partie, de diplomates de carrière et de hauts fonctionnaires qui n'ont pas participé aux études préparatoires et qui considèrent parfois les problèmes avec une optique différente. D'où le risque de voir dévier la Conférence de la ligne que

les intéressés, groupés au C.M.I., avaient précédemment tracée au prix de laborieux efforts.

Nous venons d'en éprouver un cuisant exemple lors de la session d'octobre dernier. L'Association britannique avait pris l'initiative de proposer un statut international des passagers clandestins, initiative qui reçut de larges échos, non seulement de la part d'autres associations, mais même auprès divers gouvernements. Tout était en place et on s'attendait à un entérinement pur et simple du projet lorsque, à la stupéfaction générale, les fonctionnaires de Sa Majesté britannique opposèrent un veto absolu afin d'assurer la sauvegarde de leurs lois sur l'immigration. Nul ne songe à contester la légitimité de cette position, encore qu'on puisse la déplorer, mais des accidents de ce genre devraient être évités. L'un des moyens à proposer, me paraît être d'associer plus étroitement les instances officielles responsables aux travaux du Comité, non pas en tant que nombres avec voix délibérative, mais comme observateurs et conseillers.

Et les résultats obtenus ?

Ils sont trop connus pour que je m'y attarde. Mon propos n'est d'ailleurs, pas d'analyser et de commenter des textes, mais bien de conter l'histoire, la vie du Comité Maritime International, et d'évoquer le climat dans lequel il baigne; si possible, de prévoir son avenir.

1910 : Conventions l'Abordage, et sur l'Assistance et le Sauvetage Maritime.

1924 : Conventions sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires, et sur les Connaissements.

1926 : Conventions sur les Privilèges et Hypothèques Maritimes, et sur l'Immunité des Navires d'Etat.

1950 : Code révisé des Règles d'York et d'Anvers.

1952 : Conventions sur la Compétence Pénale en matière d'Abordage, sur la Compétence Civile en matière d'Abordage, et sur la Saisie Conservatoire des Navires.

1957 : Nouvelle Convention sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires. — Convention sur les Passagers Clandestins.

D'aucun prétendent que ces traités ne satisfont pas toujours tout le monde; que souvent, leur texte est confus et mal rédigé; on leur reproche leur manque d'élégance, leur style baroque. Serait-ce là le reflet projeté par la mer qu'ils sont appelés à régir ? Qui sait ?

Est-ce le résultat de la confrontation et de la conciliation entre différentes manières de penser et de s'exprimer, entre divers systèmes de droit qu'il s'agit d'amalgamer au prix de concessions réciproques ? Sans doute.

Cependant, ce qui importe ici, c'est non pas de créer une œuvre parfaite, une construction idéalement belle, mais de réaliser l'ordre et l'unité, la stabilité et la sécurité, partout où cela s'avère possible, même si les solutions proposées ne sont que fragmentaires, même si notre soif d'absolu n'y trouve pas son compte.

Ce sentiment de sécurité favorise le bien-être et la tranquillité du monde, bien plus que les beaux principes et les textes élégants.

60 ans : 11 traités internationaux et un code de l'avarie commune.

C'est beaucoup, et c'est peu.

C'est beaucoup comparé à ce qui a été réalisé par d'autres dans d'autres domaines; c'est peu comparé à ce qui reste à faire. L'avenir s'étend devant nous, riche de possibilités. Déjà de nouveaux sujets sont mis sur le métier :

le calcul des dommages-intérêts en cas d'abordage;

la publicité des droits réels;

la responsabilité en cas d'accident dû à des matières fissiles, etc.

Certaines conventions connaissent un succès général : l'abordage, l'assistance, les connaissements sont régis par une loi universelle; d'autres sont moins favorisées. Les efforts ne doivent pas s'arrêter au moment de la signature des traités. Le long et patient labeur doit être poursuivi, sans cesse, jusqu'à l'adoption générale de la loi uniforme et la mise en concordance des lois internes. C'est là que les Associations du Droit Maritime ont un rôle éminent à jouer et nous attendons que chacune d'elles œuvre dans son rayon d'action pour convaincre leurs Gouvernements et leurs Parlements respectifs.

La Belgique, dans cet effort, a prêché d'exemple; depuis 60 ans, elle a pris la tête du mouvement; les plus grandes nations maritimes se fient à elle comme à un pilote sûr. Le restera-t-elle ? La réponse à cette question, c'est elle d'abord qui doit la donner, par son exemple, par son esprit d'initiative, par sa détermination à vouloir conserver un dépôt que le monde lui a confié. Un abandon volontaire équivaldrait à une démission déshonorante.

Mais sa seule volonté ne suffit évidemment pas. Il lui faut le concours des nations, qui lui demeurera assuré tant qu'elle restera fidèle à son rôle éminent. La plus récente Conférence Diplomatique a été, sous ce rapport, démonstrative : 38 Etats y avaient envoyé leurs

plénipotentiaires, 6 autres des observateurs. Elle portait en elle un principe de jeunesse et de foi — n'a-t-elle pas eu le courage de répudier son œuvre de 1924 en matière de limitation de responsabilité, que les faits avaient désavouée, pour la remplacer par un régime nouveau et plus adéquat ? Celui-ci, d'ailleurs, reçut une approbation unanime, le traité ayant été voté par toutes les délégations, dont deux seulement s'abstinrent.

Pourtant, il serait vain et ce serait faire preuve d'irresponsabilité, de nier l'évolution de l'histoire et de ne pas être attentif à certains indices, à certaines tendances qui se manifestent aujourd'hui.

L'organisation des Nations Unies s'est emparée de certains domaines qui étaient en quelque sorte réservés. C'est son droit, puisque, sensément, elle a tous les pouvoirs.

Mais il semble qu'elle veuille poursuivre, à son tour, la baleine blanche qui égara, voici trois quarts de siècle, ceux qui se proposaient d'édifier un code maritime complet et universel. D'autre part, selon des indications récentes, les efforts de l'O.N.U. se portent surtout sur des questions de droit international public — telles que le mer territoriale, le plateau continental, le statut des fleuves internationaux, la mise en valeur du sous-sol marin, domaine que le Comité Maritime International et la Conférence Diplomatique de Droit Maritime n'abordent pas, si ce n'est occasionnellement lorsque des questions de droit privé en sont inséparables. Par contre, en quelques points, la Commission de Droit International de l'O.N.U. entend prospecter le terrain traditionnellement réservé au Comité et à la Conférence Diplomatique, et même retoucher certains traités élaborés par celles-ci. Quoi qu'il en soit, le Président et le Bureau suivent ces événements avec une attention vigilante. Ils comprennent qu'arrachés de leur terreau, le Comité et la Conférence Diplomatique n'y survivraient pas. En attendant, ayons foi dans nos destinées, cultivons notre jardin, qui est petit, mais qui produit de belles fleurs, et inspirons-nous des paroles du président Lilar :

« Nous pouvons avoir confiance en nos méthodes. Nous les avons »  
« créées et nous les avons éprouvées. Et si nous y restons fidèles, ce »  
« n'est pas seulement parce qu'elles nous ont procuré des satisfactions »  
« substantielles dans le passé, c'est aussi parce que nous avons la con- »  
« viction que, grâce à elles, nous pourrons contribuer, lentement, pa- »  
« tiemment, mais avec la certitude du succès, à la sécurité et à la paix »  
« dans notre monde. Car cette sécurité et cette paix ne s'obtiennent que »  
« par la souveraineté du droit dans les relations entre les peuples. »

Que ceux qui trouvent la progression pénible et le succès lent à venir, se disent que le salut n'est pas le fruit facile d'harmonieuses abstractions, mais qu'il ne se gagne que par la persistance et la multiplicité d'efforts opiniâtres, dont aucun, si modeste soit-il, n'est indigne de servir.

